



Universiteit
Leiden

The Netherlands

Observaties Onderweg

Bruijn, J.R.

Citation

Bruijn, J. R. (2003). Observaties Onderweg. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/5278>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/5278>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Observaties Onderweg

Rede uitgesproken door

Prof. Dr. J.R. Bruijn

bij zijn afscheid als hoogleraar Zeegeschiedenis
aan de Universiteit Leiden
op vrijdag 14 maart 2003

Observaties Onderweg

Observaties Onderweg luidt de titel van dit afscheidscollege. Bijna een halve eeuw ben ik met de geschiedenis van zeevarend Nederland en van enkele andere landen in aanraking geweest. Het was in oktober 1957 – colleges begonnen destijds pas na Drie Oktober – dat ik de colleges Zeegeschiedenis van prof.dr. T.H. Milo ging volgen. Dat duurde tot diens onverwachte dood in 1960. Vanaf spoedig daarna heb ik, in het bijzonder dankzij de bemoeienissen van Prof.dr. J.H. Kernkamp en Prof.dr. I. Schöffer, mij bij de Leidse Universiteit in allerlei functies met de studie der Zeegeschiedenis mogen bezig gehouden, al met al 41 jaar.

Veel is er in de studie geschiedenis en in de werkomstandigheden veranderd, veel hetzelfde gebleven. Studenten zijn nog even knap, ook wel even dom, als vroeger; zij weten nu andere dingen en zijn meestal zelfstandiger. Voor een docent zijn zij nog steeds inspirerend en stimulerend, gelukkig niet al te vaak irriterend. Ik zal hen beslist missen, ook hun e-mails met de aanhef 'hoy'. Is de studie geschiedenis veranderd? Wat de opzet betreft zeer zeker, maar inhoudelijk en wat duur betreft niet wezenlijk. Het oude kandidaatsexamen vereiste op papier drie jaar, in de praktijk dikwijls langer, met het driejarige bachelors programma zal het waarschijnlijk niet veel anders gaan. Deze laatste bul verleent effectus civilis, zoals het deftig heet, is dus een einddiploma, het kandidaatsexamen van weleer niet. De stof die bestudeerd moet worden loopt nog immer van Adam en Alexander de Grote tot aan het heden, dus tot Balkenende en Bos.

Heel anders zijn de werkomstandigheden en collegezalen geworden. Het Academiegebouw aan het Rapenburg - met zijn mededelingen over de colleges 'ad valvas', op de grote groene deur met punaises opgeprikt - wordt niet meer voor colleges gebruikt, gelukkig nog wel voor examens. De staf van de subfaculteit, vakgroep, sectie, opleiding Geschiedenis groeide lange tijd mee met de sterke aanwas van studenten, de laatste tien jaar niet meer en is dus verhoudingsgewijs gekrompen. De huisvesting van de geschiedenisstaf was op een zeker moment over wel vier à vijf locaties verspreid, totdat het zusterhuis van het Elizabeth ziekenhuis aan de Middelstegegracht en daarna de Doelensteeg allen bijeen heeft gebracht, een goede zaak. Dankzij het geleidelijk aan ouder en wat hard horender worden van de staf valt de grote gehorigheid van de kamers in de Doelensteeg niet meer zo op. Hetzelfde bleef het meubilair in de werkkamers. Het dateert grotendeels uit de jaren zestig. Totaal ontredderd was ik niet eens zo lang geleden, toen een inspicieënt bij een televisieopname in mijn kamer indringend vroeg of ik die jaren-zeventig bureaulamp wilde verwijderen. Die lamp was mijn trots, want het was het enige stuk meubilair dat ik in de laatste twintig jaar van mijn werkgever nieuw had gekregen! Overigens verbazen niet alleen bezoekers zich over de vervuilde en sjofele staat waarin universitaire gebouwen zich bevinden.

Op het gebied van onderzoek – een wezenskenmerk van een universiteit – is bestuurlijk het een en ander veranderd, ik gebruik niet het dikwijls misplaatste woord ver-

nieuwd in de connotatie van verbeterd. Onderzoek en onderwijs, de twee hoofdtaken van een docent, zijn tegenwoordig bestuurlijk van elkaar gescheiden geraakt. Deze scheiding suggereert dat het één zonder het ander kan. Gelukkig is dit in de praktijk nog niet het geval. Want voor de wat gevorderde student geschiedenis is toch niets uitdagender dan in een werkcollege met de docent mee te werken aan diens onderzoek in archieven, gedrukte bronnen of literatuur? Ook voor het beantwoorden van onbetaalde onderzoeksvragen van buiten de universiteit staat het gebruik van het werkcollege nog open. Hoeveel plezier was bij de betrokken studenten niet aanwezig toen bijvoorbeeld op verzoek van de Koninklijke Marine onderzoek naar de geschiedenis van de MARVA, de Marine Vrouwen Afdeling kon worden gedaan? Het staat het individuele staflid nog steeds vrij haar of zijn onderzoeksthema's te kiezen, een groot goed. Wel moet anders dan vroeger, hierover verantwoording worden afgelegd in de vorm van regelde publicaties, een stellige verbetering. Het nieuwe facultaire onderzoeksinstituut Pallas zal voorlopig slechts kunnen stimuleren tot meer samenwerking op breed geformuleerde onderzoeksgebieden.

Pallas zou wellicht zijn aandacht ook kunnen richten op het afschaffen van het aio-stelsel. Het systeem van assistenten-in-opleiding – een naam die een beroepsperspectief suggereert in de wetenschappelijke wereld – werkt immers niet goed. Het rendement van de vierjarige aanstellingen voor het schrijven van een dissertatie is, zeker bij de alpha-studies, volstrekt onvoldoende. Het systeem kweekt bij aio's allerlei soorten frustraties, zoals een recent onderzoek van Pallas heeft uitgewezen. Bovendien zijn er jaarlijks veel te weinig plaatsen beschikbaar: in de gehele faculteit Letteren slechts 13 voor minstens 25 studierichtingen en vele malen meer specialisaties. Voor een bijna of juist afgestudeerd student is er in feite geen hoop, geen kans dat hem of haar zo'n begeerde plaats ten deel valt. Dus te weinig plaatsen, die te weinig opleveren in de vorm van tijdige dissertaties. Kan niet eens worden overwogen om bij elke studierichting jonge doctorandi met wetenschappelijke ambities als onderwijs-assistenten aan te stellen tegen een passend salaris en op contractbasis en wel voor het geven van onderwijs gedurende twee dagen per week? Promotie onderzoek kan dan in de overige drie dagen gebeuren, waarvoor dan beurzen beschikbaar zijn. De hoeveelheid aanstellingen is afhankelijk van de grootte van de studierichtingen en eventueel de jaarlijkse fluctuaties in de aantallen studenten. Van het veel genoemde isolement waarin de aio nu vaak werkt, is dan geen sprake meer. Door van het begin af aan betrokken te zijn bij het onderwijs, behoort de aio direct bij de staf en kan zij of hij wekelijks op inzet worden aangesproken. Zo wordt voorkomen dat het proefschrift alleen zaligmakend wordt. Moeilijker of tijdrovender dan vroeger is het werken hieraan toch immers niet geworden? Wellicht kan zo ook de daadwerkelijke betrokkenheid van promotores en co-promotores worden vergroot.

Tot nu toe hebt U geluisterd naar een aantal persoonlijke observaties van iemand die jarenlang betrokken was bij het Leidse universitaire bestel. De titel van het afscheidscollege maakt ook een andere invulling mogelijk. Die andere invulling wil ik er in het

vervolg van het college aan geven. Ik wil namelijk stilstaan bij dingen die zeelieden tijdens hun reizen op zee en aan boord observeerden, waarnamen en wel gedurende de achttiende eeuw in de Atlantische en Indische Oceaan en in de Middellandse Zee.

Roelof van Gelder wijdde enkele jaren geleden als eerste aandacht aan dieren op en rondom Oost-Indiëvaarders in de zeventiende eeuw.¹ Hij gebruikte daarvoor reisbeschrijvingen uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging en de gedrukte levensverhalen van Duitsers in dienst van de VOC. Voor mijn achttiende-eeuwse observaties stonden als bronnen scheepsjournalen van zowel oorlogsschepen als Oost-Indiëvaarders ter beschikking. Het lezen van scheepsjournalen levert doorgaans geen rode oortjes op. Journalen zijn werkrapporten en bestonden in de achttiende eeuw uit voorbedrukte bladzijden met vaste rubrieken per dag en per wacht voor opgave van koers, plaatsbepaling, weer, windrichting en dergelijke en er was ook een ruimte voor bijzonderheden, voor “aantekenswaardige zaken, ontdekkingen, voorvallen”. Vooral die ruimte interesseert de onderzoeker. De bewindhebbers van de VOC moedigen overigens het gebruik van deze rubriek niet aan, want zij verordonneerden eens dat “alle beuzelingen niet tot de konst der zeevaart dienende” weggelaten moesten worden.

Er zijn zeker achtduizend reizen door Nederlandse marine- en VOC-schepen gedurende de achttiende eeuw gemaakt. Tijdens iedere reis moest een groeiend aantal opvarenden een journaal bijhouden. Bij de Compagnie gebeurde dat door de drie stuurlieden, de schipper en de onderkoopman, bij de admiraliteiten op den duur door adelborsten, officieren, stuurlieden, de kapitein en de schrijver. In totaal moet het wellicht om zo’n veertig- tot vijftigduizend journalen zijn gegaan. Na afloop van de reis werden ze bij de autoriteiten ingeleverd en konden zij op hun inhoud, bevaren koersen en opmerkingen over de gebruikte zeekaarten worden gecontroleerd. Of dat altijd gebeurd is, kan worden betwijfeld.² Hoe kan een hele verzameling journalen van de zeeofficier Salomon Dedel in het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam anders verklaard worden dan als een particuliere schenking door nazaten-Dedel?

Van die tienduizenden journalen zijn er niet veel bewaard gebleven.³ Van de VOC-reizen amper zestig, van de marinetochten wel een duizendtal, maar toch maar een fractie van de oorspronkelijke hoeveelheid. Wat er met de andere duizenden is gebeurd, laat zich raden. Vele zijn gewoon opgeruimd, andere in particuliere handen gebleven of terecht gekomen en zijn daar soms nog. Met de scheepssoldijboeken van de VOC en de betaalrollen van de marine heeft dit alles niets te maken. Dat is een ander verhaal.

De reizen die de Oost-Indiëvaarders en oorlogsschepen ondernamen, verschilden zeer van elkaar, maar hadden ook weer veel gemeen. Doel van de reis en het zeegebied dat bevaren werd, waren totaal anders. VOC-schepen voeren ten behoeve van het transport van goederen en mensen. De schepen van de vijf admiraliteiten kwamen vóór 1783 nooit bezuiden de evenaar en koersten voor beveiliging van de koopvaardij en voor vlagvertoon naar de Middellandse Zee en de Caraïbische Zee. In deze reizen zat tijdens de achttiende eeuw beslist een vast patroon, maar toch niet zoals bij de VOC. De Compagnie liet elk jaar een dertig tot veertig schepen vertrekken, aanvankelijk in drie

groepen maar spoedig verspreid over het hele jaar. De retourvloten kon men altijd in de zomermaanden in patria verwachten.

Aan boord van beide soorten schepen waren diverse overeenkomsten. Het waren de grootste typen schepen met een lengte van 140-170 Amsterdamse voet, dus ongeveer veertig tot vijftig meter lang en altijd bemand met meerdere honderden zeelieden en soldaten, van scheepsjongens tot hoge raden van Indië en admiralen in spe. Varen bij de Compagnie en de marine stond niet in hoog aanzien. Vele opvarenden waren buitenlanders, soms wel voor meer dan de helft; zij waren afkomstig uit Duitsland, Scandinavië en verder weggelegen gebieden in Midden- en Oost-Europa. De Nederlanders aan boord waren dikwijls arme stedelingen, voor wie aan de wal geen werk of bestaansmogelijkheid was. Dorpelingen, plattelanders en Waddeneilanders gaven de voorkeur aan varen bij de beter betalende koopvaardij, walvisvaart en visserij.

De état-major bij de marine verschilde heel erg van die bij de Compagnie. Niet alleen hadden de officiersrangen andere namen (kapitein, commandeur, luitenants tegenover schipper en stuurlieden), maar ook de sociale achtergrond was anders. Zeeofficieren behoorden tot de maatschappelijke bovenlaag in de Republiek. Zij kwamen doorgaans uit adellijke en regentenkringen en uit families van hoge beampten en voorname kooplieden. Pas aan het einde van de achttiende eeuw zou dat iets veranderen. Afgezien van de schrijver, een onderofficier, waren het dus deze “nette” mannen die op de oorlogsschepen de journalen bijhielden. Tussen hen en de overige opvarenden bestond vanzelfsprekend een grote sociale kloof. Ook de adelborst begon zijn loopbaan direct op het achterschip, de traditionele werk- en leefomgeving voor officieren in de zeiltijd.

De scheepsleiding bij de VOC had een totaal andere sociale samenstelling. Schippers en stuurlieden waren vanuit de gelederen der manschappen en onderofficieren omhoog geklommen, waren zo gezegd door de kluisgaten aan boord gekomen. Menig buitenlander was onder hen, maar soms vond ook een regentzoon zijn weg naar het achterdek van een Oost-Indiëvaarder, zij het dan niet door het kluisgat. Over het algemeen echter stond een zeeofficier maatschappelijk duidelijk hoger aangeschreven dan een Compagnies officier. Toen de VOC in de jaren veertig een tekort aan kader had en de marine juist een overschot, voerde de Compagnie de marinerangen van kapitein en luitenant in en verhoogde zij de traktementen om op deze wijze marineofficieren tot een overstap te bewegen. Dat werd geen groot succes. In de jaren tachtig werd dit herhaald, maar toen waren de omstandigheden in de zeevaart in het algemeen veranderd.

De VOC-officier had zonder enige twijfel meer zeebenen dan zijn collega bij de admiraliteiten. Hij voer doorgaans geregelder en langduriger. Lange reizen, een term van twee tot drie jaar op zijn minst, waren standaard. Hij bevoer telkens dezelfde routes naar en van Azië en soms in de intra-Aziatische vaart. Toen schipper Pieter Lubkes in 1700 de zee op een zeer bijzondere manier zag oplichten, noteerde hij: “ick nogt in 30 jaeren vaerens oyt bij den see vernommen hebbe”.⁴ Door opklimming en de eisen voor bevordering die de VOC van oudsher aan haar stuurlieden en schippers stelde, was het vanzelfsprekend dat een schipper al op zijn minst vier of vijf keer heen en weer naar de Oost was geweest eer hij zijn eerste commando kreeg. Onderzoek naar de loopbanen

van VOC-officieren wijst uit dat diverse schippers aan het slot van hun carrière tien of meer keren de Kaap de Goede Hoop hadden gerond. In dit verband wil ik opmerken dat het beeld van het VOC personeel waarvan slechts één op de drie of twee op de vijf levend in de Republiek terugkeerde – een beeld waaraan ikzelf heb meegewerkt – nuancering behoeft. Inderdaad stierven duizenden snel aan boord van de schepen en na aankomst in de Oost, bijvoorbeeld aan malaria⁵, maar er waren ook velen die keer op keer weer aanmonsterden. Zonder hen zou de Compagnie nooit aan haar officieren zijn gekomen.

Het zelf bijhouden van zijn journaal was voor een Compagnies schipper of stuurman in de praktijk hetzelfde werk als voor een marineman, maar inhoudelijk niet. Hij kende de route en daarmee verbonden gevaren en verschijnselen zo langzamerhand wel. Hij wist dat het zien van bepaalde vogels rondom het schip duidde op de nabijheid van verwacht land. De “trombas” kondigden de Kaap aan. Dat waren zaken die hij in de rubriek “aantekenswaardige zaken” neerschreef en dat waren geen “beuzelingen” waartegen de bewindhebbers in patria bezwaar maakten, want ze hadden met de goede voortgang van de reis van doen. Wanneer de lange golfslag van de oceaan in een korte golfslag veranderde, werd dat veroorzaakt door ondieper water voor de kust; land naderde dus. Herman Ketting schreef hierover onlangs nog.⁶ Menig VOC officier had wat meer oog voor wat zich op het voorschip onder het scheepsvolk afspeelde. Hij kwam er immers zelf uit voort.

De zeeofficier herkende na enkele reizen ook de aanblik van Hitland (de Shetland-eilanden) of Gibraltar of de stroming bij de Scilly-eilanden, maar wat verder weg kon van routine en herkenning minder sprake zijn. Ook voer hij, zeker in de hogere rangen en bij bepaalde admiraliteiten, weinig frequent. Bovendien had hij altijd de beschikking over stuurlieden, die speciaal voor de praktische navigatie bij de marine als onderofficier in dienst waren.

Wat bieden ons nu hun journalen aan bijzondere observaties onderweg?⁷ Ongeveer honderddertig journalen zijn bestudeerd, sommige vanwege hun rijke inhoud of ter oefening zelfs meerdere malen: ongeveer zestig van VOC reizen en zeventig van marinetochten. Dat is gedaan door diverse jaargangen studenten als onderdeel van hun studie zeegeschiedenis en ter kennismaking met originele bronnen. Dat gebeurde in het Algemeen Rijksarchief en in de twee scheepvaartmusea in Amsterdam en Rotterdam. Elke student doorzocht een eigen journaal op gegevens betreffende ondermeer flora en fauna. Van hun resultaten maak ik hier dankbaar gebruik.

Eerst de reizen van de VOC. Vanzelfsprekend werden al naargelang de voortgang van de reis dezelfde soorten vogels en vissen waargenomen en genoteerd. Die waren er nu eenmaal ter plekke. Men heeft een scherp oog voor het verschil tussen zee- en landvogels, want die laatste betekenden natuurlijk dat land nabij was. Zwaluwen kondigden aan dat het eiland Madeira spoedig zou opdoemen. Zwaluwen zag men ook bij de nadering van Ceylon, evenals valken, reigers, watersnippen en ook een keer een uil, verder glazenmakers (libellen). Eén ‘journalist’ klaagt dat ze tussen de Kaap en Ceylon maar geen

land- en zelfs geen zeevogels zien.⁸ Op weg naar Straat Sunda of de Golf van Bengalen gaf het een veilig gevoel wanneer vogels de nabijheid van het eilandje Amsterdam midden in de Indische Oceaan aanduidden. Dan wist men dat de koers van oost naar noordoost en noordnoordoost verlegd kon worden en hoefde men niet meer van een gegiste lengte uit te gaan.

Voor iedereen aan boord was de eerste waarneming van Kaapse duiven (*caption capense*) van heel grote betekenis.⁹ Dat betekende immers het einde van het langste en meestal moeizaamste traject van de hele reis. Niet zelden duurde het vier tot zes maanden eer de Kaap de Goede Hoop vanuit patria werd bereikt. Voeding en drinkwater werden schaars en de bekende scheepsziekten eisten vele tientallen slachtoffers. Eerst was er de passage van de zone rondom de evenaar en de reis langs de Zuid-Amerikaanse kust en dan volgde de oversteek naar de zuidpunt van Afrika met behulp van gunstige zeestromingen en westelijke winden. Het zien van de eerste Kaapse duif was een duidelijke reden voor vreugde en opluchting. Dat moment wordt altijd in het journaal opgetekend. De Kaapse duif, een stormvogel soort, volgde vaak het schip.

Daarna duurde het nog zo'n tien tot veertien dagen eer de Tafelberg en Robben-eiland daadwerkelijk in zicht kwamen. De nadering van de Kaap werd vervolgens ook bevestigd door de observatie van andere zeevogels zoals baster mallegazen (de Kaapse Jannen van Gent) en kokshennen (grote jagers), kwallen en de al genoemde trombas, lange groene stelen met bladeren, een losgeslagen zeewier dat in de kustwateren van zuidelijk Afrika groeit. De zeeman noemde het ook wel groente. Kinderen aan de Kaap maakten er fluitjes van.¹⁰ Natuurlijk werden onderweg meer soorten vogels opgemerkt, maar zonder een specifiek zeegebied: albatrossen, malle mokken (Jannen van Gent), pijlstaarten, mallefieten (een klein soort stormvogel).¹¹

In de zee zelf zag men ook allerlei dieren. Nabij de Kaap altijd veel robben evenals elders. Onvoorstelbaar vanuit het perspectief van het heden zijn de diverse meldingen van menigten balein- en tandwalvissen: Noordkapers, hun zuidelijke variant en butskoppen, zowel in de Atlantische als in de Indische Oceaan. Over haaien, tonijnen en vliegende vissen kan men lezen, ook over zeeschildpadden die men met een elger probeert te vangen. Blij was men aan boord als een albacoer, een tonijnachtige vis, kon worden verschalkt. De zeeman noemde de albacoer consequent halve koord, wat identificatie aanvankelijk niet vergemakkelijkte. De halve koord woog soms meer dan honderd kilo en werd na koken geconsumeerd. Een enkele keer worden een zeeduivel en een zeesnoek gezien of de schelp van een zeekat, een tienarmige inktvis, die ook eens in de maag van een haai werd aangetroffen.¹²

Het is verrassend om in de VOC journalen te lezen dat drie keer tijdens de zomermaanden een schip door een stofregen werd getroffen, eenmaal zette zich zelfs een roodachtige aarde op het gehele schip af. Dat gebeurde tussen de kreeftskeerkring en de evenaar, dus ter hoogte van Mauretanië en Senegal.¹³ Sahara-stof? Het was in 1786, 1791 en 1793, een tijd waarin de Kaap Verdische eilanden verdroogden. Twee keer wordt een maansverduistering, eclips vermeld, op 30 september 1776 en 28 april 1790 in de buurt van de Kaap: “zagen derselven geheel verduysteren”.¹⁴ Marinejournalen noteren op 9

augustus 1760 een sterke aardbeving bij St. Eustatius en op 12 april 1773 één nabij Gibraltar.¹⁵ Dit zijn het soort observaties waardoor de laatste jaren scheepsjournalen in de aandacht van meteorologen, sterrenkundigen en marine biologen zijn gekomen.

Oorlogsschepen ondernamen in de achttiende eeuw met grote regelmaat reizen naar de Middellandse Zee en de West, de Kraal zoals de Caraïbische wateren ook wel door de zeeman werden genoemd. In de zeventig journalen die zijn doorgenomen werd betrekkelijk weinig over de flora en fauna geschreven. Vermoedelijk viel minder er op en was land vaak nabij, behalve bij de Atlantische oversteek. Daar danken we een beeldende beschrijving aan van een botsing met een slapende walvis: “zeylde ik op een walvis die voor de boeg moet hebben leggen slaepen, ‘twelk zulk een beweging maekte eeven of ‘t schip op een bank stiete. Dit zeemonster quam snorrende en knorrende aen bakboord langs de zij en bij de valreep met een groot gewelt opborrelen”. Dit journaal verbergt overigens twee fraaie uitvouwbare gekleurde tekeningen van Madeira en St. Eustatius en een inkttekening van Port Santo op Madeira.¹⁶

De marinejournalen bevatten naast de gewone gegevens over de navigatie wel veel informatie over de militaire taken, zoals de omgang met de gekonvooierde koopvaarders, de contacten met autoriteiten in de West, de onderhandelingen met de Barbarijse staten en de uitwisseling van saluutschoten. In havenplaatsen wordt ook de bevoorradings met water en victualie opgetekend. In menig journaal wordt veel aandacht besteed aan de handhaving van orde en tucht, desertie en opgelegde straffen. De gezondheid vormde dikwijls een probleem en de sterfte was dan hoog. In de kantlijn werden in geval van sterfte een zandloper en later een doodshoofd met gekruiste beenderen daaronder getekend, met erbij een volgorde nummer. Uit één geval sprak een zekere compassie: “’s avonds stierf een kajuitskok wegens de grote hitte in de kombuis zeer schielijk, wyl hij voor een poort was gaan zitten om koel te werden”.¹⁷ Het valt trouwens op dat tijdens elke reis wel een paar bemanningsleden bij allerlei gelegenheden over boord vielen en verdronken. Al dit soort zaken wijst op grote onervarenheid onder het scheepsvolk.

Oude gebruiken werden in ere gehouden. De passage van de Berlingas, een paar eilandjes vóór de Portugese kust (ten noorden van Cabo da Roca) en van de kreeftskeerkring waren van oudsher in de zeevaart aanleiding om opvarenden die deze punten niet eerder voorbij waren gezeild, aan de zeedoop te onderwerpen door hen vanaf de nok van de grote ra in zee te dompelen. Dit initiatie ritueel kon worden afgekocht door betaling van een zogenoemd valgeld. Dat bracht altijd wel enige honderden guldens op, wat duidt op veel baren en bovendien betaalden hogeren meer. Het valgeld werd besteed aan de consumptie van wijn, waardoor een vrolijke dag ontstond.¹⁸

Bestudering van deze journalen over een langere reeks van jaren biedt vanuit de dagelijkse praktijk van het scheepsleven onverwachte inzichten in zaken als de kwaliteit van de zeelieden, ook van de officieren en adelborsten, evenals in de staat van onderhoud van de schepen, ongelukken, de gebruikte zeekaarten en het daadwerkelijk emplot van de marine. Dat het niet allemaal in orde was met de achttiende-eeuwse marine is uit

andere bronnen wel bekend, maar hoe het allemaal in de praktijk uitpakte laten de journalen vaak onbarmhartig zien. Ik ga hier nu niet verder op in, maar keer ter afsluiting terug naar de journalen van de Oost-Indiëvaarders.

Geregeld wordt in deze journalen melding gemaakt van de voeding die tijdens de reis werd uitgedeeld. Soms valt daarbij iets op. Zo blijkt in ieder geval tijdens de jaren zestig en zeventig de Kaapkolonie een flinke leverancier en exporteur van tarwe en schapen te zijn.¹⁹ Wat nadrukkelijker wil ik aandacht vragen voor pogingen om groter variatie in de scheepsvoeding te brengen ten behoeve van de gezondheid van de opvarenden. De bewindhebbers luisterden soms naar de adviezen van medici en naar ervaringen elders in de scheepvaart. Scheurbuik was een gevreesde ziekte als gevolg van een tekort aan vitamine C. In de jaren zestig werd voor het eerst het eten van zuurkool geadviseerd, met name door de Zeeuwse medicus Paulus de Wind.²⁰ En werkelijk zien we dan dat zuurkool een enkele keer tijdens de reis wordt geschapt. Vooral in de jaren tachtig en daarna wordt zuurkool herhaaldelijk gegeten, tot elke week aan toe. Het toenmalig hoogtepunt in gezond eten was zuurkool gekookt met aardappelen. Dat gebeurde waarschijnlijk voor het eerst onder kapitein Joachim Bank op het schip “Zeeland” in 1786.²¹ De scheurbuik maakte inderdaad in de laatste decennia van de VOC minder slachtoffers. Op Zeeuwse schepen werd aan het slot van de eeuw de voeding verrijkt met zeekraal, de bladloze en vlezige stengels van planten die op de Zeeuwse slikken en schorren groeien; en misschien werd de scheepskost nog verder veraangenaamd door grobboek, een brij van boekweitmeel. Of het ook allemaal smaakte, zullen we niet weten.

Mijn tijd is nu voorbij, na 41 jaar figuurlijk op “het golvend pekelveld gedobberd te hebben”, zoals een journaalschrijver eens aan het slot van een reis neerschreef. Ik heb er voortdurend naar gestreefd in een combinatie van onderwijs en onderzoek aan een waaier van onderwerpen aandacht te geven of het nu ging om de vijf admiraliteitscolleges, biografieën van marineofficieren of van een vissersman, marinevakbonden, de walvisvaart van de “Willem Barendsz.”, de Raad voor de Scheepvaart, vissersvrouwen, zeelieden of muiterijen bij de VOC of zoals vandaag aan wat eenvoudige observaties. Alle thema’s waren mij even dierbaar, want ik wist mij steeds omringd door telkens nieuwe generaties studenten en door goede collega’s.

En hiermee houd ik het voor gezegd.

Noten

- 1 R. van Gelder, "Arken van Noach. Dieren op de schepen van de VOC", in: F. Egmond, E. Jorink en R. Vermij (eds.), *Kometen, monsters en muilezels. Het veranderende natuurbeeld en de natuurwetenschap in de zeventiende eeuw* (Haarlem 1999), 35-51 en 166-170.
- 2 C.A. Davids, *Zeewezen en wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam 1986), 299-300.
- 3 Veruit de meeste bewaard gebleven journalen van Oost-Indiëvaarders en oorlogsschepen bevinden zich in het Nationaal Archief te Den Haag in de archieven van de VOC en van de Admiraliteitscolleges. Ook in de bibliotheken van het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam en van het Maritiem Museum te Rotterdam worden enkele tientallen journalen bewaard.
- 4 Nationaal Archief, Archieven VOC, 5107, jaartal "Flora" 27.1.1700.
- 5 P.H. van der Brug, *Malaria en malaise. De VOC in Batavia in de achttiende eeuw* (Amsterdam 1994).
- 6 H. Ketting, *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650)* (Amsterdam 2002), 178-180.
- 7 De kapitein van de grote vaart W.F.J. Mörzer Bruyns (1913-1996) observeerde tijdens zijn zeereizen vogels en walvissen en legde zijn bevindingen vast in een groot aantal artikelen in ornithologische en dierkundige tijdschriften, zoals *Ardea* en *Zeitschrift für Säugetierkunde*.
- 8 Nationaal Archief, Archieven VOC, 11422, jaartal "Oud-Haarlem" 4.6.1773.
- 9 Zie bijvoorbeeld G. Waller (ed.), *Sealife. A complete guide to the marine environment* (Haarlem 1994).
- 10 Den Haag, Centraal Bureau voor Genealogie, Familie-archief Iddekinge, doos 5, jaartal "Zeepaard" 8.5.1785 (met dank aan Dr. J.K.H. van der Meer te Emmen).
- 11 Zie ook M.L. Barend -Van Haeften (met medewerking van E.S. van Eyck van Heslinga), *Op reis met de VOC. De openhartige dagboeken van de zusters Lammens en Swellengrebel*, Werken Linschoten Vereeniging XCV (Zutphen 1996).
- 12 Met dank aan Dr. S.J. de Groot (Santpoort) voor hulp bij de identificatie.
- 13 Nationaal Archief, Archieven VOC, 11426, jaartal "Zeeland" 5.7.1786; 11434, jaartal "Vrouwe Maria Cornelia" 24.6.1791; 11437, jaartal "Mentor" 24.5.1793.
- 14 Ibidem, 5137, jaartal "Tempel"; 11428, jaartal "Unie".
- 15 Nationaal Archief, Archieven Admiraliteitscolleges, 1157, jaartal "Prinses Carolina" en 1173, jaartal "Jason".
- 16 Ibidem, 1453, jaartal "Dordregt" 14.7.1759. Tekeningen bevinden zich ook in het jaartal van het VOC schip "Vrouwe Elisabeth" 1766-67 (Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam)
- 17 Nationaal Archief, Archieven Admiraliteitscolleges, 1453, jaartal "Dordregt" 15.9.1759.
- 18 Ibidem, 1157, jaartal "Prinses Carolina" 16.7.1760; 1158, jaartal "Schiedam"

- 20.6.1761; 1166, journaal “s Lands Welvaren” 9.10.1769; 1173, journaal “Jason” 12.7.1772; 3353, journaal “Maria Louisa” 19.3.1763; XXVII, 43, journaal “Ter Meer” 19.5.1737.
- 19 Amsterdam, Nederlands Scheepvaartmuseum, journaal “Drie Papegaaien”, april 1763 (900 zakkentarwe); Nationaal Archief, Archieven VOC, 11422, journaal “Oud-Haarlem” 29 en 30-4, 3-5-1773 (meer dan 1300 zakken met tarwe).
- 20 A.E. Leuftink, *Harde heelmeesters. Zeelieden en hun dokters in de 18e eeuw* (Zutphen 1991), 70-79.
- 21 Nationaal Archief, Archieven VOC, 11426, journaal “Zeeland” 25.6.1786.